EL MITO

21

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Daytona Coupé: berlinetta inolvidable

Jean Alesi: un piloto de corazón

412 MI: el desafío a los EE.UU.

Todas las Testarossa en escala

9 789504 900313 10021

Le 14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 21

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en enero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

412 MI, el sueño americano

1958: nace para vencer a los autos que ganan en los óvalos de EE.UU., pero corrió sólo en Italia, en el Trofeo de los Dos Mundos, conducida por Luigi Musso. Las letras MI significan Monza-Indianápolis.

Para Enzo Ferrari, las 500 Millas de Indianápolis siempre fueron una especie de mito, estimulado a participar por las presiones del importador en Estados Unidos, Luigi Chinetti. Seguramente, el Drake hubiera cambiado con mucho gusto uno de los muchos éxitos en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 por una prestigiosa victoria en el óvalo de Indiana.

Monza 1958, Luigi Musso encara una curva con la 412 MI, en la segunda edición de las 500 Millas de Monza.

EN 1952, ASCARI HABIA DESAFIADO A LOS ESTADOUNIDENSES

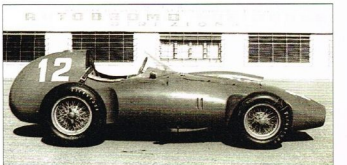
La primera y única tentativa oficial fue realizada en 1952, con Alberto Ascari al volante de una 375 especialmente preparada. La aventura siguió en las 500 Millas de 1956, con una monoplaza manejada por Nino Farina, que tenía un chasis Kurtis con modificaciones y carrocería realizada por la OSCA. Sobre ese chasis fue montado un seis cilindros en línea, derivado de la 121 LM. Sin embargo, la experiencia con el vehículo, denominado Bardhal-Ferrari, no fue positiva, porque el auto no alcanzó nunca una velocidad suficiente para ser competitivo en el circuito de Indianápolis.

Ferrari volvió a presentar una monoplaza de la categoría en ocasión de la segunda edición de las 500 Millas de Monza, en 1958. El año anterior, la Asociación de Pilotos de Fórmula 1 prohibió a sus afiliados la participación en la competición, en la que iban a enfrentar a nueve autos y otros tantos pilotos estadounidenses.

La carrera de 1958, como la del año anterior, era válida para el Trofeo de los Dos Mundos, destinado a premiar al piloto mejor clasificado en las dos 500 Millas, la de Indianápolis y la de Monza. Ferrari preparó para la ocasión dos automóviles, llamados 412 MI y 296 MI. Las letras MI indicaban justamente Monza e Indianápolis.

LA BASE DE LA 412 MI ERA LA 375 FORMULA 1

Decididamente más interesante y competitiva, la 412 MI fue realizada, como en el caso del auto de Ascari en Indianápolis de 1952, partiendo de la base de la 375 de Fórmula 1 del comienzo de los años 50. Para impulsarla, fue montado un 12 cilindros derivado de los utilizados por Ferrari en el Cam-



La 412 MI delante de los boxes de Monza.

peonato Mundial Sport, de 4023 cm³ de cilindrada. Para ser exactos, era la unidad motriz que el 3 de mayo de 1958 había equipado la Testa Rossa especial confiada a Mike Hawthorn en el Daily Express Trophy.

EL MOTOR DE LA 412 MI DISPONIA DE 447 CV

Dotado de seis carburadores de doble cuerpo Weber de 42 milímetros de diámetro, el motor de la 412 MI desarrollaba una potencia máxima de 447 CV a 7700 vueltas por minuto. Se trataba de un valor superior al que conseguían los motores Offenhauser que impulsaban las monoplazas estadounidenses. El chasis de la 375 fue reforzado y dotado de una suspensión delantera que repetía el esquema de las 555 "Supertiburón", con resortes cilíndricos. La suspensión trasera era un puente De Dion con elástico transversal. La caja era de la 375, pero fue dotada de sólo tres velocidades, ya que iba a competir en el anillo de alta velocidad de Monza.

La 412 MI lucía una línea esencial, con un parabrisas envolvente que protegía al piloto de los flujos aerodinámicos a velocidad muy elevada. También era característico, con respecto a la 375 de la que derivaba, el apoyacabeza trasero alto.

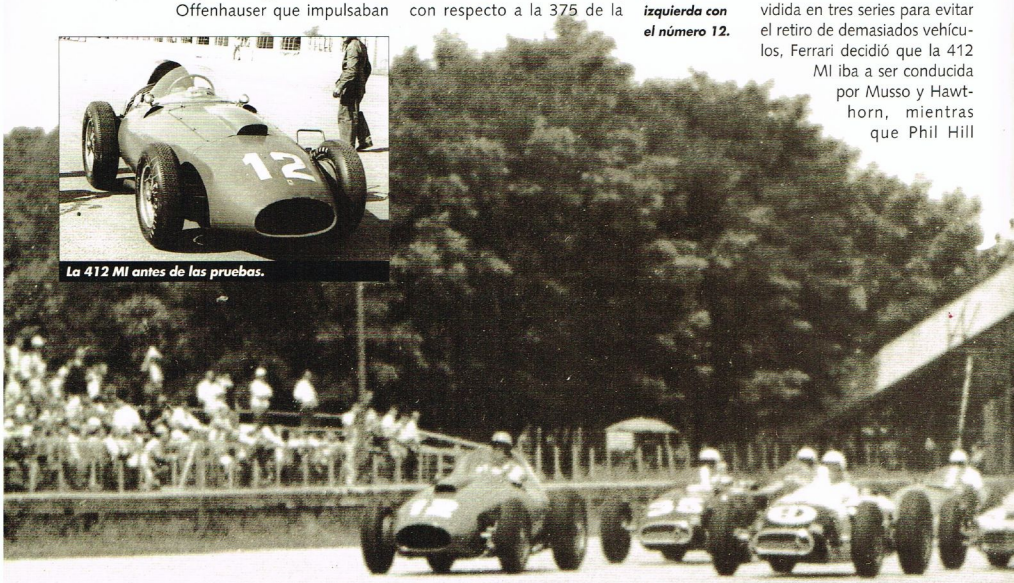
La 412 MI antes de las pruebas.

MUSSO Y HAWTHORN CON LA 412 MI Y PHIL HILL CON LA 296 MI

Los constructores y pilotos estadounidenses quedaron impresionados por la Ferrari 412 MI, sobre todo después de apreciar su performance en prueba.

Las 500 Millas de Monza fueron programadas para el 29 de junio de 1958, con el propósito de volver a lanzar el anillo de alta velocidad que, para respetar la tradición de Indianápolis, tenía que recorrerse en sentido antihorario. Para la carrera, dividida en tres series para evitar el retiro de demasiados vehículos, Ferrari decidió que la 412 MI iba a ser conducida por Musso y Hawthorn, mientras que Phil Hill

La largada de la primera serie. Musso, con la Ferrari 412 MI, es el primero a la izquierda con el número 12.



LAS FERRARI PARA INDIANAPOLIS

Otras tres Ferrari, además de la 375 que manejó Alberto Ascari en la competencia de Indianápolis de 1952, se presentaron en la pista de Indiana, pero sólo Ascari logró clasificarse para la largada. Luego del experimento del motor montado sobre el Kurtis manejado por Farina, la otra Ferrari tipo Indy fue la 296 MI, que corrió junto a la 412 MI en las 500 Millas de Monza de 1958. Era una monoplaza derivada de la Dino 246 de Fórmula 1 de ese año, equipada con motor de seis cilindros y 2,9 litros de cilindrada, con una potencia máxima de 316 CV a 8000 vueltas por minuto.

iba a manejar la menos veloz 296 MI. Mientras Hawthorn no logró superar un promedio de velocidad de 265 Km/h en el giro, Luigi Musso llevó la 412 MI a la pole position girando con el impresionante promedio de 281,077 kilómetros horarios.

SE CORRIO AL FILO DE LOS 275KM/H DE PROMEDIO

En el curso de la primera serie, el piloto romano tomó la delantera, dándole vida a un apasionante duelo con el Kuzma-Offenhauser (denominado también "Jim Russell Special") de Eddie Sachs, sobre el filo de los 275 Km/h de promedio.

Un primer plano de la suspensión delantera.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 72 mm, cilindrada 4023,32 cm³, compresión 9,4:1
Potencia máxima:	447 CV a 7700 rpm
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	seis carburadores doble cuerpo Weber
Transmisión:	tracción trasera, cambio longitudinal de tres marchas en bloque con el diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	delanteras independientes con cuadriláteros deformables, con balancines superiores y triángulos inferiores y resortes cilíndricos; trasera puente De Dion con elástico transversal
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Ruedas:	del. 16 pulgadas y tras. 16 o 17 pulgadas; neumáticos Firestone
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis tubular con vigas y transversales
Paso:	2,42 metros
Dimensiones externas:	3,937/1,428/0,96 metros
Ejes:	delantero 1,278 m, trasero 1,25 m
Capacidad tanque:	195 litros
Peso:	900 kilos
Producción:	1 chasis realizado en 1958

Luego del retiro de Sachs, causado por la rotura de una suspensión, Musso lideró la prueba hasta la 26ª vuelta, cuando fue obligado a volver a boxes, víctima de un comienzo de envenenamiento. La Ferrari notó un anómalo consumo de los neumáticos, debido a la puesta a punto de la configuración, que no era específica para un circuito oval. Además, algunos rayos de las ruedas traseras habían comenzado a ceder, por la inclinación de las curvas. Luego de cambiar las cuatro llantas y neumáticos, fue el turno para Hawthorn de tomar el volante. El inglés no logró conseguir más que un sexto puesto en la primera serie. Hill, con la 296 MI, se retiró por un problema en el sistema eléctrico.

En la segunda serie, Musso volvió a hacerse cargo del auto, batallando con Bryan, Veith y Moss por el liderazgo. Regresó a boxes en la 19ª vuelta, y esta vez fue sustituido por Phil Hill, quien terminó la serie en la décima posición.

AL FINAL MUSSO Y HAWTHORN FUERON TERCEROS ABSOLUTOS

En la tercera serie, la monoplaza fue manejada por Hawthorn y luego por el incansable Hill, que lograron la tercera posición. En la clasificación final, Musso-Hill-Hawthorn fueron terceros, detrás de Rathmann y Bryan, quien ganó el Trofeo de los Dos Mundos. Se cerró así la historia de la 412 MI.

DESTELLOS DE GLORIA PARA MUSSO

Romano, de 34 años, Luigi Musso conoció su último día de gloria en ocasión de las 500 Millas de Monza. El piloto italiano fue espectacular en las pruebas, manejando la 412 MI tan velozmente que asustó a su compañero de equipo. En carrera, Musso demostró que podía mantener un ritmo más rápido que Hawthorn. También en la segunda serie, el italiano se hizo respetar por los adversarios en lucha por el liderazgo. Pero una semana más tarde, el 6 de julio de 1958, durante el GP de Francia en Reims, Musso encontró la muerte cuando luchaba por la primera posición, justamente con Hawthorn.

1965, un año difícil

Nada que hacer contra Jim Clark y Lotus: para Surtees y Bandini, ninguna victoria y sólo el quinto y sexto puesto en el Mundial.

1965: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Sudáfrica, *1° de enero*	*2° Surtees*
GP de Mónaco, *30 de mayo*	*2° Bandini, 4° Surtees*
GP de Francia, *27 de junio*	*3° Surtees*
GP de Inglaterra, *10 de julio*	*3° Surtees*
GP de Alemania, *1° de agosto*	*6° Bandini*
GP de Italia, *12 de septiembre*	*4° Bandini*
GP de EE.UU., *3 de octubre*	*4° Bandini, 5° Rodríguez*

Jim Clark y Lotus dominaron el Campeonato Mundial de 1965. Para Ferrari se trató de un año difícil, con Surtees y Bandini sólo quinto y sexto, respectivamente, en la clasificación final, sin ganar ni un GP. En la Copa de Constructores, Ferrari se ubicó detrás de Lotus, BRM y Brabham, por la escasa competitividad de las 158 y 512 empleadas ese año.
En el GP de apertura, en East London, Sudáfrica, Jim Clark se impuso netamente, dejando a casi medio minuto de distancia a John Surtees y su Ferrari, los defensores del título. Tercero fue Hill, delante de Spence, McLaren y el debutante Jackie Stewart, enseguida entre los primeros seis con BRM.

LA FORMULA 1 HABLA INGLES

Con Clark ausente por su compromiso en Indianápolis, Graham Hill ganó por tercera vez consecutiva el GP de Mónaco en Montecarlo. El inglés se retrasó por un despiste sin consecuencias, se recuperó y superó a las Ferrari de Bandini y Surtees. Bandini fue segundo, precediendo a Stewart, Surtees, McLaren y Siffert.
En Bélgica, en el circuito de Spa-Francorchamps, Jim Clark volvió a ganar, por cuarta vez consecutiva, el GP local. Stewart fue segundo, delante de los rezagados McLaren, Brabham, Hill y el Honda de Ritchie Ginther.
El GP de Francia se disputó en el circuito callejero de Cler-

Desde la izquierda, Mauro Forghieri, John Surtees y Lorenzo Bandini en el GP de Italia de 1965.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Clark	Lotus-Climax	54	6 (SA,B,F,GB,H,A)
G. Hill	BRM	40 (47)	2 (MC,USA)
Stewart	BRM	33 (34)	1 (I)
Gurney	Brabham-Climax	25	
Surtees	Ferrari	17	
Bandini	Ferrari	13	
Ginther	Honda	11	1 (MEX)
McLaren	Cooper-Climax	10	
Spence	Lotus-Climax	10	
Brabham	Brabham-Climax	9	
Hulme	Brabham-Climax	5	
Siffert	Brabham-BRM	5	
Anderson	Brabham-Climax	5	
Rindt	Cooper-Climax	4	
Attwood	Lotus-BRM	2	
Bucknum	Honda	2	
Rodríguez	Ferrari	2	

1965: LA PRIMERA "CAMINATA ESPACIAL"

Religión: *Culmina el Concilio Vaticano II.* ***Política:*** *Comienza la Guerra de Vietnam. Es asesinado el líder negro norteamericano Malcolm X. Golpe militar en Indonesia: 300.000 muertos.* ***Tecnología:*** *El cosmonauta soviético Leonov realiza la primera "caminata espacial".* ***Transportes:*** *el 16 de julio se inaugura el túnel del Mont Blanc, de 11,6 km, entre Italia y Francia.* ***Deporte:*** *Por 2ª vez consecutiva, el Inter de Milán conquista la Copa de los Campeones de fútbol.*

Lorenzo Bandini en Módena con la 158 F1.

mont Ferrand. Clark fue el ganador, superando otra vez al BRM de su compatriota Stewart, a esa altura ya confirmado como la revelación de la temporada. El ferrarista Surtees logró subir al podio, dejando a Hulme, Hill y Siffert los demás lugares premiados con puntos. También en Silverstone, en ocasión del GP de Inglaterra, ganó Clark, a pesar de un problema de motor que lo obligó a disminuir el ritmo en el final. Hill se ubicó segundo a 3,2 segundos del campeón, precediendo a la Ferrari de Surtees, y a Spence, Stewart y Gurney, en ese orden.

GP de Italia 1965: con el número 8 la Ferrari de Ludovico Scarfiotti.

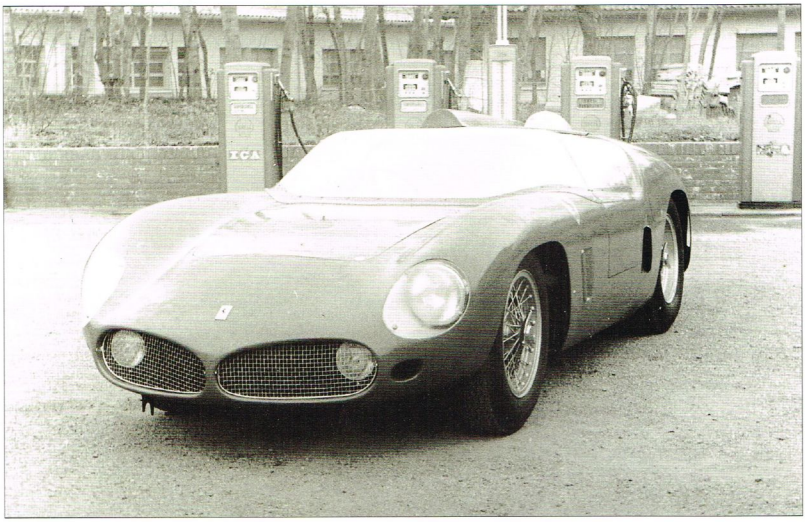
JIM CLARK SE CORONA CAMPEON EN NÜRBURGRING

En Zandvoort, en el GP de Holanda, Jim Clark y su Lotus triunfaron nuevamente, luego de doblegar la resistencia de Ginther y Hill en la primeras fases de la carrera. El Lotus de Clark precedió en la llegada a Stewart, Gurney, Hill, Hulme y Ginther. En Alemania, en el circuito de Nürburgring, Clark logró matemáticamente el título de Campeón del Mundo, ganando un GP que lideró de la primera a la última vuelta. Segundo fue Hill, que superó a Gurney, Rindt, Brabham y al ferrarista Bandini. El GP de Italia, en Monza, se caracterizó por una larga serie de cambios en el liderazgo de la prueba. Cuando Clark se retiró, Jackie Stewart consiguió la primera victoria de su brillante carrera, precediendo a su compañero de equipo Hill y, en ese orden, a Gurney, Bandini, McLaren y Attwood.

Clark debió abandonar también en el GP de Estados Unidos, en Watkins Glen, luego de haber liderado por once vueltas. Graham Hill venció la carrera, dejando al Brabham de Gurney a más de 12 segundos. Tercero fue Brabham, delante de las Ferrari de Bandini y del mexicano Pedro Rodríguez. Este último había tomado el lugar de Surtees, accidentado en una carrera menor en Canadá. Sexto llegó Rindt. El Campeonato del Mundo se cerró en Ciudad de México, con la realización del GP local, el último reservado a las Fórmula 1 con motores de un litro y medio de cilindrada. Ritchie Ginther, con Honda, logró un éxito histórico, llevando por primera vez al triunfo a la casa japonesa, luego de liderar la prueba desde el comienzo. Gurney fue segundo, a sólo 3 segundos de su compatriota. Tercero se clasificó Spence, con Lotus, delante de Siffert, Bucknum y Attwood.

246 SP, la pequeña ganadora

1961: picante y muy veloz, la primera biplaza con motor trasero del Cavallino estaba a sus anchas en los trazados tortuosos, como el de la Targa Florio, que ganó dos veces.



Maranello 1961: la presentación de la 246 SP. La trompa recuerda la monoplaza de Fórmula 1 del mismo año.

Un auténtico hito en la historia de Ferrari. Eso es la pequeña 246 SP, porque fue el primer vehículo de Maranello con ruedas cubiertas y motor trasero, que inauguró la era moderna del Cavallino Rampante.

FUE LA PRIMERA FERRARI FRUTO DE INVESTIGACION AERODINAMICA

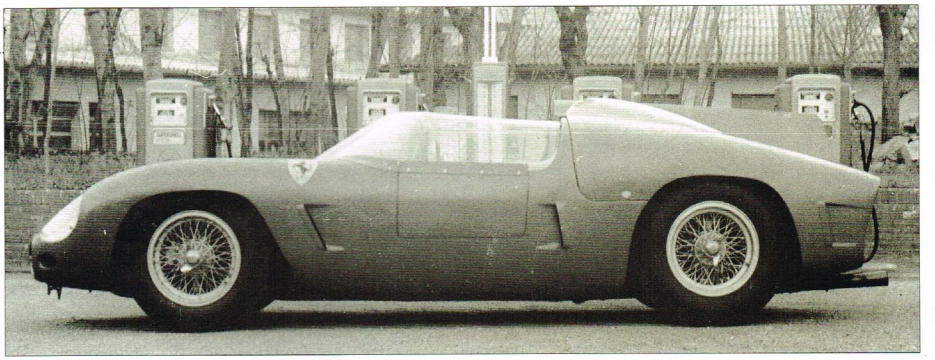
También fue la primera que adoptó líneas diseñadas según estudios aerodinámicos refinados y netamente innovadores, a partir de la cola trunca que iba a hacer escuela en la pista y en las rutas.

La 246 SP sorprendió desde su misma presentación, que se realizó en Maranello en febrero de 1961, casi borrando a su hermana 156, la monoplaza de Fórmula 1. Esto no debe asombrar, vista su línea y, sobre todo, la presencia del motor central longitudinal. Para alojar el compacto motor V6 de 2,4 litros, fue elegido un nuevo chasis con paso de 2,3 metros, llamado Tipo 561, que tenía la sección trasera prácticamente idéntica a la de la 246 F1 del año anterior: el motor estaba alojado inmediatamente detrás del habitáculo, en una especie de triángulo formado por los caños de la jaula del chasis.

MUCHOS DETALLES ERAN DE LA 246 F1

Las suspensiones traseras eran independientes, con brazos tipo paralelogramo sobre los que estaban fijados los resortes helicoidales y los amortiguadores coaxiales. Como en la monoplaza, el diferencial estaba fijado al motor, justo debajo de la caja y del embrague, ubicados en la extremidad trasera del complejo.

También derivaban de la 246 F1 los frenos a disco traseros



Febrero de 1961: presentación en Maranello.

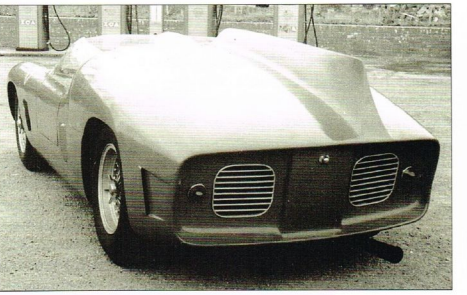
"inboard", es decir fijados a la salida de los semiejes del diferencial. Por la nueva ubicación del motor, el tanque estaba dividido en dos partes, alojadas a ambos lados del habitáculo, mientras que los radiadores de agua y aceite estaban ubicados adelante, detrás de las dos extrañas tomas de aire.

TROMPA BAJA GRACIAS AL MOTOR TRASERO

No eran las únicas novedades del cuerpo del vehículo: la trompa, en su totalidad, era baja y filosa, gracias a la ausencia del motor, mientras que la cola era corta, debido a las limitadas dimensiones del motor, y estaba cortada en forma casi recta: los estudios realizados por Carlo Chiti en el túnel de viento eran decididamente adelantados con respecto a la época. El único problema venía del alto parabrisas envolvente, impuesto por el reglamento, que entre otras cosas le restaba visibilidad a los pilotos en caso de lluvia. El bautismo de fuego llegó pronto, el 25 de marzo, en las 12 Horas de Sebring. Al volante de la primera 246 SP se sentó Ginther, que ya la conocía muy bien, junto a Wolfgang von Trips. A pesar de la pequeña cilindrada, la 246 SP demostró desde el comienzo sus dotes, superando hasta la potente TR 60/61, equipada con el motor 12 cilindros Testa Rossa de tres litros y tripulada por los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez.

A PESAR DE SUS POCOS CABALLOS, LA 246 SP ERA MUY VELOZ

La 246 quedó al frente de la carrera hasta que von Trips salió de pista, dañando el tren delantero: pero ya todos los ojos apuntaban en la pequeña sport. Las pruebas de Le Mans, pocos días después, ratificaron las primeras impresiones: Ginther obtuvo un tiempo apenas superior al de Phil Hill con la TR 61, y de



La característica cola de la 246 SP.

AERODINAMICA FIRMADA POR CHITI

Carlo Chiti era un joven ingeniero aeronáutico, llegado pocos meses antes a Maranello. Sin embargo, Enzo Ferrari le confió el estudio de las líneas de la 246 SP, tal vez por la curiosidad que le provocaban las teorías de avanzada del ingeniero. Los resultados iban a darle la razón. En la línea de la pequeña Ferrari, la parte más revolucionaria seguramente es la cola: trunca, dotada de dos extractores laterales para el aire caliente de los frenos y, sobre el panel de la cola propiamente dicha, dos parrillas para desahogar el aire caliente del motor. En el primer ejemplar, presentado en Maranello, el gran panel superior estaba dominado por un alerón vertical, que se ensanchaba en la base para formar el apoyacabeza para el piloto. Luego de las primeras pruebas en el circuito de Módena, y siguiendo las instrucciones del piloto de prueba Ritchie Ginther, esta "aleta" cedió su lugar a un spoiler todavía más avanzado, ubicado sobre el borde superior de la cola, una solución muy innovadora para esa época. Utilizado de manera experimental en Sebring, el spoiler quedó en forma definitiva en las pruebas de Le Mans, en abril de 1961.

FICHA TECNICA

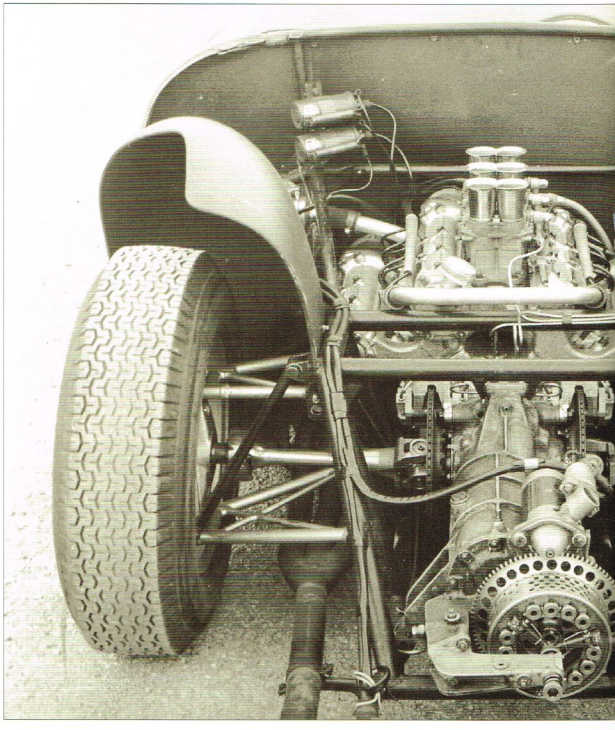
Motor: trasero, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 85 x 71 mm, cilindrada 2417 cm³, compresión 9,5:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Encendido:	magnético con dos distribuidores
Potencia:	275 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Embrague:	discos múltiples
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Ejes:	delantero 1310 mm, trasero 1300 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos (traseros "inboard")
Neumáticos:	delanteros 5.50-15; traseros 7.00-15
Dimensiones:	paso 2,32 metros, peso 750 kilos
Unidades producidas:	2 en 1961
Números de chasis:	0790 SP; 0796 SP

cualquier manera inferior al récord anterior de la pista.

PARA LA TARGA FLORIO SE PREPARO UNA SEGUNDA 246 SP

Para la Targa Florio, a fines de abril, fue preparada también una segunda 246 SP: ambos autos participaron, tripulados por Hill-Ginther y Gendebien-von Trips. Pero no era necesario: las adversarias no existieron, la lucha fue entre las dos formidables Ferrari, para ser exactos entre Hill y von Trips. Pero el duelo duró poco, porque Hill salió de pista y abandonó. La otra 246 SP siguió en carrera, obligando a los Porsche (entre los cuales estaban los nuevos 8 cilindros de 2 litros) a un enorme esfuerzo para mantener el ritmo. Hasta que, en la última vuelta, von Trips voló sobre el tortuoso trazado del circuito "Piccolo delle Madonie", marcando un increíble tiempo de 40'03" (¡sobre 72 kilómetros de curvas!), mientras que la caja del Porsche más cercano, manejado por Stirling Moss, se rendía a 7 kilómetros de la llegada. Fue la primera gran victoria de la 246 SP.

Lamentablemente, la historia no se repitió en las carreras siguientes. En los Mil Kilómetros de Nürburgring, a fines de mayo, sólo el auto conducido por Ginther y Gendebien llegó al final, y a pesar de la contribución de von Trips, que se sumó a la tripulación luego de retirarse, no logró más que un tercer puesto. En Le Mans, donde fue presentada sólo una 246 para Ginther y von Trips, la carrera terminó al final de la noche, por falta de combustible. También la última prueba de la temporada, las 4 Horas de Pescara, no dio mayores satisfacciones: Ginther lideró la carrera, pero desafortunadamente, mientras estaba al volante su compañero Giancarlo Baghetti (en su debut con la 246), el auto salió de pista, rompió el tren delantero y el abandono fue inevitable. Sin embargo, el camino era el correcto, Enzo Ferrari estaba seguro de eso. A pesar de ser abandonado por sus mejores hombres, durante el famoso "éxodo" de 1961, entre los cuales estuvo también Carlo Chiti, siguió apostando a la pequeña 246 SP.



En la foto central, el grupo motor-cambio de la 246 SP. El chasis es de caños de acero.

EN 1962 LA LINEA DE LA 246 SP FUE UTILIZADA EN TODAS LAS SPORT

Es más: para la temporada de 1962, el esquema mecánico y las líneas de la pequeña sport fueron utilizadas por toda una familia de modelos: junto a la 246, estuvieron la 196 SP, la 286 SP y la 248 SP (como en todos los autos de la familia Dino, las dos primeras cifras in-

Los interiores de la 246 SP, a la izquierda, y arriba, el auto en las 24 Horas de Le Mans de 1961.

1961-62: LOS RESULTADOS DE LA 246 SP

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultados
12 Horas de Sebring	*25/3/1961*	*Ginther-von Trips*	*retirada*
Targa Florio	*30/4/1961*	*Hill-Ginther*	*retirada*
		von Trips-Gendebien	*1°*
1000 Km Nürburgring	*28/5/1961*	*Ginther-Gendebien-von Trips*	*3°*
		Hill-von Trips	*retirada*
24 Horas de Le Mans	*10/6/1961*	*Ginther-von Trips*	*retirada*
4 Horas de Pescara	*15/7/1961*	*Ginther-Baghetti*	*retirada*
3 Horas de Daytona	*11/2/1962*	*Hill-Ricardo Rodríguez*	*2°*
12 Horas de Sebring	*24/3/1962*	*Pedro-Ricardo Rodríguez*	*retirada*
Targa Florio	*6/5/1962*	*Gendebien-Ricardo Rodríguez-Mairesse*	*1°*
1000 Km Nürburgring	*27/5/1961*	*Hill-Gendebien*	*1°*
24 Horas de Le Mans	*23/6/1962*	*Pedro-Ricardo Rodríguez*	*retirada*
Brands Hatch	*6/8/1962*	*Parkes*	*1°*

dican la cilindrada, la tercera el número de cilindros). De ellas hablaremos en otro momento. Al final de la temporada, la vieja 246 SP fue presentada sin cambios en la línea (sólo se sustituyó el parabrisas por uno más pequeño, permitido por el nuevo reglamento) y en el potente motor 6 cilindros en V a 65° biárbol a la cabeza. Alimentado por tres carburadores Weber 42 DCN, entregaba una potencia de casi 280 caballos. En el horizonte aparecían nuevos adversarios: a los Porsche se habían sumado los nuevos Lotus 19 Mónaco y Cooper Montecarlo, prácticamente monoplazas de Fórmula 1 revestidas por una carrocería más envolvente. El primer duelo fue con el Lotus conducido por Dan Gurney, en las 3 Horas de Daytona, en febrero de 1962: el auto inglés prevaleció sobre la 246 de Phil Hill, pero luego de un larguísimo, apasionante duelo.

CON LOS RODRIGUEZ AL VOLANTE HASTA LOS GRANDES SE RINDIERON

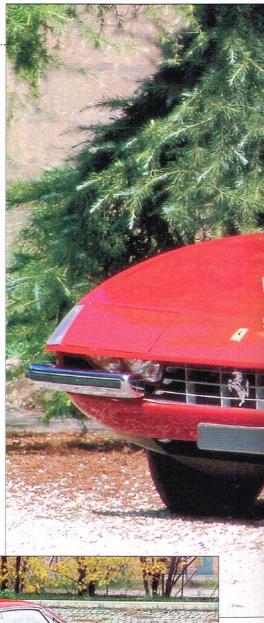
El segundo round se disputó en Sebring, donde la presencia de Ferrari fue confiada a la escudería privada NART: la 246 SP de los hermanos Rodríguez lideró la carrera, delante de autos mucho más grandes y potentes, hasta que el motor cedió. Mejor resultado se logró en la Targa Florio: Ricardo Rodríguez, Willy Mairesse y Oliver Gendebien se alternaron al volante de la 246 SP, llevándola a su segundo éxito consecutivo en el fatigoso circuito siciliano. En Nürburgring, la 246 se enfrentó a Jim Clark con el nuevo Lotus 23: Hill y Gendebien llevaron otra vez la Ferrari a la victoria. Fue menos afortunada la performance en Le Mans, donde los hermanos Rodríguez se alternaron en una carrera apasionante hasta que la caja cedió inesperadamente.

NI SIQUIERA LOTUS PUDO CON LA PEQUEÑA FERRARI

El último duelo de la temporada se produjo en Brands Hatch, durante el Guards Trophy. Innes Ireland era el favorito, con Lotus 19, más apto para el tormentoso circuito inglés, pero no contaba con Mike Parkes y su 246 SP, que se ubicó en la punta desde la primera vuelta y mantuvo la posición hasta la llegada.

365 GTB/4, alias Daytona

1968: debuta una de las berlinettas producidas por Maranello más deseadas de todos los tiempos. Tiene una línea tensa y recta, y un motor de más de 350 caballos.



Para alojar el voluminoso 12 cilindros, el capot tenía que ser imponente.

Hay automóviles que no se olvidan. Autos como la Ferrari Daytona. La razón es difícil de explicar. En efecto, la Daytona no era un auto especialmente hermoso, ni particularmente veloz, ni demasiado inalcanzable, naturalmente, para aquella minoría que podía darse el lujo de comprar una Ferrari.

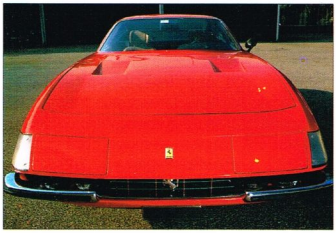
EL DEBUT SE REALIZO EN EL SALON DE PARIS DE 1968

Sin embargo, la Daytona dejó una marca indeleble en el corazón de los aficionados y hoy es recordada como una de las más hermosas gran turismo de los años 60 y 70. Y, tal vez, también de la historia de los automóviles.

El arcano que rodea el encanto de la Daytona comenzó desde su nacimiento, en el Salón de París de 1968. Su nombre oficial no es Daytona, sino el mucho menos atractivo 365 GTB/4. Un nombre sin nada especial, que sin embargo anticipa mucho de la Daytona, nombre con el que el auto fue bautizado por la prensa desde la misma presentación. 365 es el número que indica la cilindrada unitaria del motor, un poderoso 12 cilindros de 4390 centímetros cúbicos, el máximo en cuanto a cilindrada para Ferrari en aquella época (todavía tenía que llegar el imponente 512 de 4,9 litros). GTB quiere decir Gran Turismo Berlinetta, y sirve para diferenciarla de la GTS, la versión spider que iba a ser producida en un segundo momento y que, a su vez, sería un hito en la historia del diseño de vehículos descubiertos. El 4 le suma un toque de deportividad al nombre, subrayando que la Daytona dispone de cuatro árboles de leva a la cabeza, es decir dos por bancada, una solución técnica que ya había sido introducida con la 275 GTB/4 presentada dos años antes.

El apodo "Daytona" se le pegó por la victoria de las legendarias 330 P4 en el circuito homónimo norteamericano, en Florida, al derrotar a Ford, dueño de casa, en aquel histórico duelo que concluyó con la reconquista del título Mundial de Marcas por parte de Ferrari.

La trompa de la Daytona con los faros retráctiles.



UN NOMBRE DEDICADO A LAS CARRERAS DE DURACION DE EE.UU.

Esa llegada tipo desfile de las tres Ferrari había dejado un recuerdo imborrable en la mente de los apasionados y, sobre todo, había impresionado al público estadounidense, desde siempre un mercado mucho más que interesante para la Casa de

Las luces de giro delanteras están incorporadas a las ópticas.

Maranello. Por eso, Daytona. Decir que se trata de un auto todo motor no es equivocado. También estilísticamente el imponente capot delantero domina la escena, anticipando la potencia y la velocidad de un propulsor que nunca se queda sin aliento. El corazón de la Daytona, un 12 cilindros en V a 60°, dispone de 352 caballos al notable régimen de 7500 vueltas por minuto. Un motor deportivo, entonces, con garra, pero también robusto, confiable y elástico a baja velocidad. Un motor capaz de impulsar a la Daytona hasta la velocidad de 280 kilómetros horarios. Velocidad que, en 1968, no estaba a disposición de cualquiera.

Hablábamos de la línea. Firmada por Pininfarina, como es tradición para las Ferrari más lindas de todos los tiempos. Y una vez más, el carrocero de Turín logró un diseño que conjuga la deportividad de la performance mayúscula con la elegancia de un auto que no desafina al manejarlo. Es el secreto de todas las Ferrari que dejaron una marca.

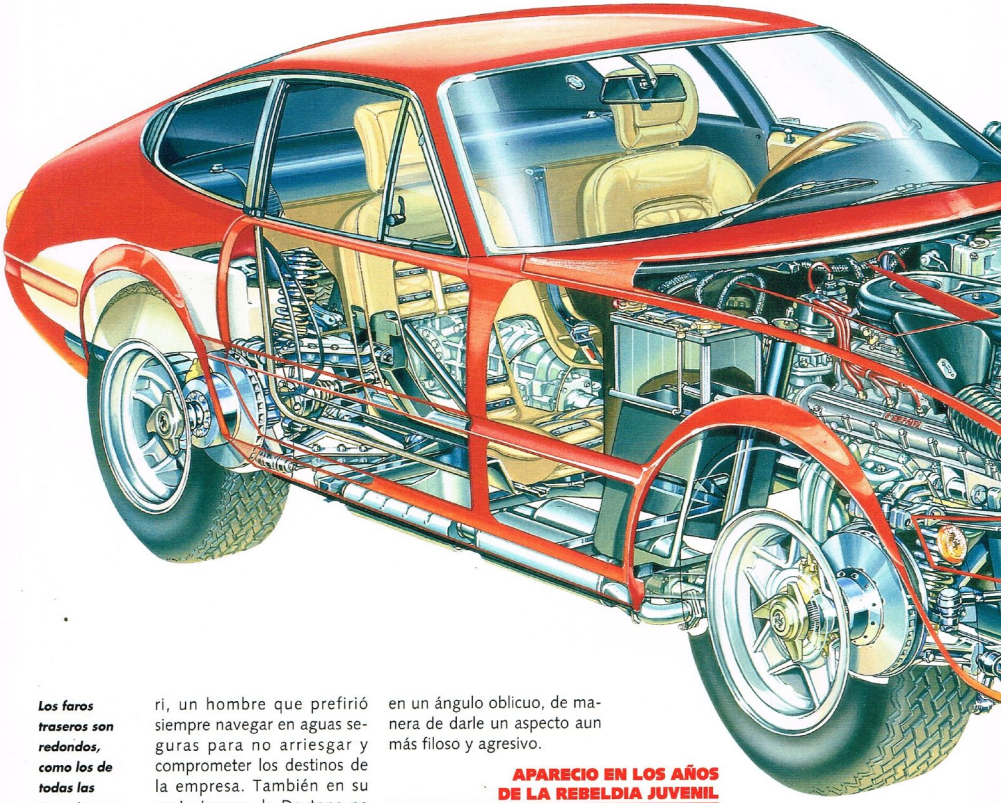
UNA LINEA GEOMETRICA QUE VA CONTRA LA CORRIENTE

Pero la Daytona es un auto que va contra la corriente, por dos razones. La primera es que su motor está en posición delantera, mientras que en todo el mundo se viajaba, no sólo en las competiciones sino también en ruta, con los caballos que "empujan" en vez de tirar. Sólo dos años después, es decir en 1970, también la Casa de Maranello se convertirá al motor trasero, o central trasero, presentando la Dino 246 GT, otra Ferrari que entró en la historia.

La segunda razón por la que la Daytona es un auto contra la corriente hay que buscarla en la línea, que rompe con los esquemas de las deportivas del Cavallino Rampante, con un diseño tenso, sin curvas, casi anguloso. Un diseño que le dolió a los ferraristas más ligados a la tradición, pero que justamente por su dosis de novedad fue aun más apreciado por el gran público.

LA COLA ES INCONFUNDIBLE

La Daytona estaba un poco anticipando los tiempos (precedió la moda de los autos "cuadrados" por varios años): algo insólito para Enzo Ferra-



Los faros traseros son redondos, como los de todas las Ferrari que se produjeron en los años siguientes.

ri, un hombre que prefirió siempre navegar en aguas seguras para no arriesgar y comprometer los destinos de la empresa. También en su parte trasera, la Daytona no renuncia a ser un auto original, con una cola imponente que es "cortada" netamente en un ángulo oblicuo, de manera de darle un aspecto aun más filoso y agresivo.

APARECIO EN LOS AÑOS DE LA REBELDIA JUVENIL

La Daytona es, sobre todo, un automóvil intrigante. También hay que decir que

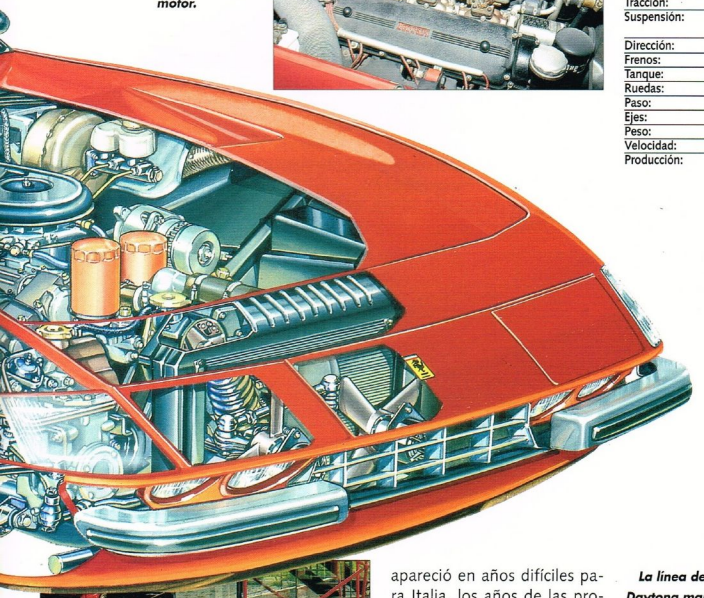
UNA CARROCERIA ESPECIAL

Realizada por Scaglietti, la carrocería de la Daytona es una pequeña obra maestra. Es de acero y aluminio, como las demás Ferrari, pero la parte delantera se caracteriza por una faja de un material plástico especial, el perspex, que envuelve la trompa del auto y ofrece protección a los faros y a las luces de giro. Esta solución tenía una razón estética y otra aerodinámica, porque permitía eliminar los faros retráctiles y, al mismo tiempo, la clásica forma oval de las parrillas Ferrari de la época, y crear una trompa con forma de flecha dotada de gran personalidad.

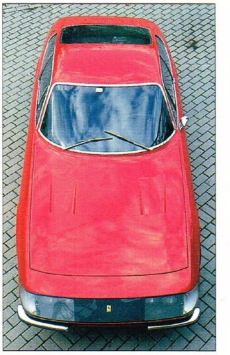
El corte muestra una mecánica refinada. A la derecha, el motor.

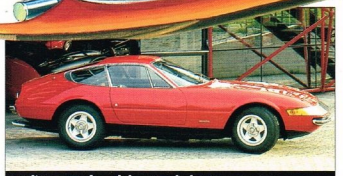
FICHA TECNICA

Motor:	delantero, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 9,3:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN 20
Potencia:	325 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos asientos, berlinetta; chasis jaula de caños de acero; carrocería de acero y aluminio
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos en las cuatro ruedas
Tanque:	98 litros
Ruedas:	15 pulgadas
Paso:	2,4 metros
Ejes:	del. 1,44 m, tras. 1,42 m
Peso:	1200 kilos
Velocidad:	280 Km/h
Producción:	1968-1973, 1300 ejemplares



Las ópticas delanteras.





La línea "toda adelante" de la Daytona.

apareció en años difíciles para Italia, los años de las protestas estudiantiles. Y por eso, representar el máximo de lujo quería decir correr algún riesgo. Que la Daytona asumió y superó, porque los disturbios pasan pero los mitos quedan.

La línea de la Daytona marcó el diseño automovilístico de los años 70.

COTIZACIONES DE SUPER COLECCION

Todavía hoy, la Daytona conserva sin cambios el encanto que alguna vez le hizo alcanzar el éxito comercial y la fama en la historia de los automóviles. A pesar de las variaciones en el mercado de los coleccionistas, la Daytona mantiene cotizaciones estables, decididamente altas y, de alguna manera, en línea con un auto que tiene el sabor del mito. Para comprar una Daytona hay que gastar no menos de 200 mil dólares, que representan la cifra más elevada por una berlinetta Ferrari de 1968 a 1987, cuando apareció la F40, hoy valuada alrededor de los 230 mil dólares. Con respecto a la Daytona en versión spider, hay que gastar aun más: su precio se ubica alrededor de los 400 mil dólares.

Jean Alesi, un luchador de corazón

En Ferrari, en los tiempos difíciles, logró ganar sólo una vez. Pero los hinchas del Cavallino lo quisieron siempre por su estilo agresivo, parecido al de Villeneuve.

Luego de un comienzo de carrera muy brillante, Jean Alesi obtuvo resultados que no premiaron adecuadamente su talento y el esfuerzo que derrochaba en cada carrera y en cada prueba. Llegado a Ferrari en la época de las "vacas flacas", conquistó de todos modos el corazón de los hinchas del Cavallino Rampante, por sus valores humanos y su generoso temperamento de luchador.

Un primer plano de Jean Alesi, arriba, y su estilo agresivo en el GP de Brasil de 1991, a la derecha.

NACIO EN FRANCIA, DE UNA FAMILIA ITALIANA

Nació en Aviñón el 11 de junio de 1964, de una familia de origen siciliano. Luego de los comienzos con los karts, Jean ofreció un primer, prometedor ensayo de sus capacidades en 1986 cuando, con un Dallara-Alfa Romeo de su propiedad, se clasificó en el segundo puesto en el Campeonato de Francia de Fórmula 3, muy cerca del ganador Yannick Dalmas. Así consiguió un contrato con el equipo ORECA para 1987.

Alesi con una Ferrari F1 de época.

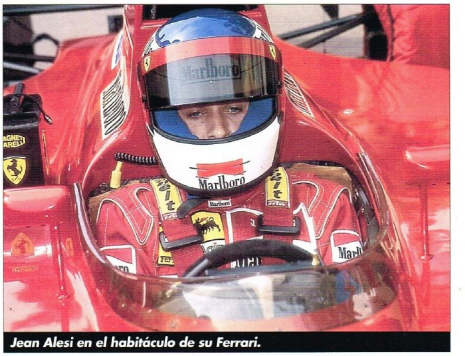
COMENZO CON LA FORMULA 3 EN EL CAMPEONATO FRANCES

La temporada, por otra parte, comenzó mal: con el chasis Martini que utilizaba el equipo, Alesi no lograba dar lo mejor de sí. Insistió para que se cambiara y, cuando obtuvo un nuevo Dallara 387, no lo paró nadie: ganó seis carreras consecutivas y se quedó con el título francés de F3.

El objetivo de la temporada siguiente fue el difícil Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000, pero el March del equipo ORECA no le permitió

LA CARRERA DE JEAN ALESI

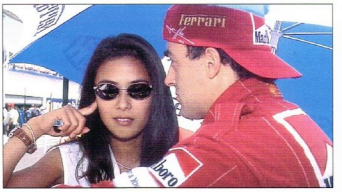
Jean Alesi (Aviñón, Francia, 11 de junio de 1964) debutó con los karts en 1981 y, durante cinco temporadas, llegó a luchar por el título francés de Fórmula 3, llevando al Dallara con motor Alfa Romeo de su propiedad a un honorable segundo lugar, detrás de Dalmas. La corona nacional fue suya en 1987, y luego su interés se dirigió hacia el Campeonato Intercontinental de F3000. Después del fracaso de 1988, con un March poco competitivo, centró plenamente el blanco en 1989, al volante de un Reynard-Mugen del equipo Jordan. Ese mismo año debutó en la Fórmula 1. Jean compitió dos temporadas con Tyrrell y cinco con Ferrari, antes de pasar, en 1996, a Benetton. Este es su balance en la F1: 102 grandes premios disputados, 1 victoria (GP de Canadá de 1995), 7 segundos puestos, 10 terceros, 1 pole position y 2 vueltas rápidas en carrera.



Jean Alesi en el habitáculo de su Ferrari.

A la derecha, el piloto francés en el GP de Canadá de 1995.

Jean Alesi con su novia japonesa.



conquistar más que algunos puntos. Así que, para 1989, Jean decidió cruzar la Mancha e instalarse en la escudería Jordan. Fue una movida ganadora: al volante del Reynard 89D-Mugen, el título fue suyo, aunque con un pequeño margen de ventaja sobre Erik Comas (paridad de puntos pero mayor cantidad de victorias, 3 a 2). Ken Tyrrell no pasó por alto las cualidades de Alesi, y le ofreció la monoplaza dejada libre por Alboreto, para debutar en Fórmula 1 en el GP de Francia.

SE LUCIO CON TYRRELL BATALLANDO CON SENNA

Era el 9 de julio de 1989 y, en el circuito de Paul Ricard, Jean dio espectáculo, conquistando con gran talento un estupendo cuarto puesto. Para confirmar que no había sido un golpe de suerte, luego llegaron el quinto puesto en Monza y el cuarto en Jerez.

El 1990 empezó con todo: Alesi fue segundo en Phoenix, detrás de Senna que, para vencerlo, tuvo que emplear toda su capacidad.

POR FERRARI, LE DICE NO A WILLIAMS

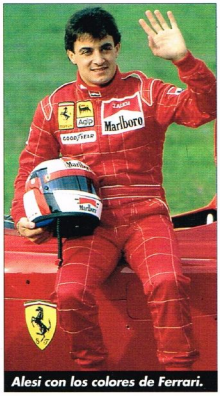
Otro segundo puesto en Montecarlo, y un sexto en Imola le permitieron al joven francés clasificarse noveno en el Mundial, como el año anterior. Varios equipos pujaron por tenerlo consigo, y Jean en un primer momento iba a firmar para Frank Williams. Pero, después

LOS PILOTOS DE PRUEBA

Nicola Larini, un talento inexpresado

Su mejor resultado fue un segundo lugar en el GP de San Marino 1994: por una vez no tenía que probar una Ferrari, sino correr con ella.

de complejas negociaciones, terminó firmando para Ferrari. Esto (juzgado, obviamente, con la sabiduría del "después") fue lo que se podría llamar un "error estratégico": entre 1991 y 1993, en efecto, Williams ganó 27 grandes premios, y Ferrari ni siquiera uno. Sin embargo, Alesi renovó su contrato con Maranello por otras dos temporadas, que vieron a las Rojas volver a la victoria en un par de ocasiones: una con Berger en Hockenheim en 1994, y otra con el propio Alesi en Montreal en 1995 (mientras que Williams conquistaba otros 12 triunfos). Con Ferrari, además de la victoria en Canadá, Jean obtuvo en total 5 segundos y 10 terceros puestos, una pole position y dos vueltas rápidas. En la clasificación del Campeonato Mundial, fue dos veces séptimo (1991 y 1992), una vez sexto (1993), y dos veces quinto (1994 y 1995). Al término de esa última temporada, con la llegada a Maranello de Schumacher e Irvine, dejó Ferrari, mudándose a Benetton, junto con Berger.



Alesi con los colores de Ferrari.

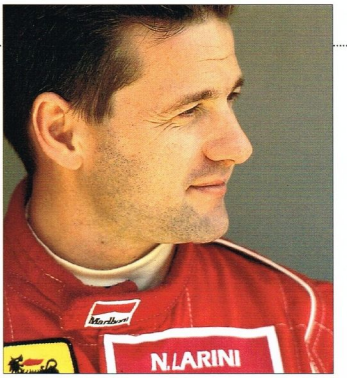
GP de San Marino 1994: Larini con la Ferrari, con buzo de piloto y no de probador.

En 1983, menos de un año después de obtener el registro, Nicola Larini participó en el curso de manejo deportivo dictado por Henry Morrogh, exponiendo enseguida cualidades muy prometedoras.

NACIO EN LUCCA, DE UNA DINASTIA DE PILOTOS

Nacido en Camaiore, provincia de Lucca, el 19 de marzo de 1964 (con el padre y un tío que habían sido buenos corredores amateurs en los años 60), Nicola subió rápidamente los escalones no siempre fáciles de las categorías menores. Ganó desde el debut en la Fórmula Abarth, y luego se impuso con autoridad en el campeonato italiano de Fórmula 3 de 1986, al volante de un Dallara del Team Coloni, delante de Marco Apicella, que era el primer volante del equipo. Luego de una fugaz experiencia en Fórmula 3000

Nicola Larini, a la izquierda, junto a Jean Alesi.



Nicola Larini en el GP de Japón 1992, a la izquierda; en un intenso primer plano, a la derecha, y en carrera, otra vez en el GP de Japón, abajo.

con Forti Corse, recibió de Enzo Coloni (quien había construido su propia monoplaza con motor Ford Cosworth), la posibilidad de debutar en el Campeonato de Fórmula 1. Luego de no lograr clasificarse en Monza, en las pruebas del GP de Italia de 1987, Nicola debutó en el siguiente GP de España, donde debió abandonar por la rotura de una suspensión.

Contratado luego por Osella, disputó en 1988 y 1989 dos temporadas completas, muy avaras de resultados por la mediocridad del vehículo, pero extremadamente formativas. El joven italiano demostró combatividad, tesón y sensibilidad mecánica, que le valieron un lugar en Ligier para 1990, un año que fue desalentador, con menos retiros y clasificaciones fallidas que los anteriores, pero siempre con resultados de poco relieve: los mejores fueron dos séptimos puestos en los grandes premios de España y Japón.

CON FERRARI DISPUTO DOS GP EN 1992

Pasado al recién nacido Módena Team (vehículos Módena con motores Lamborghini), comenzó conquistando otro séptimo lugar, en Phoenix, pero al final el balance de 1991 fue netamente negativo. Por eso, Nicola aceptó con agrado un contrato de piloto de prueba que le ofreció Ferrari, y que le permitió también disputar los grandes premios de Japón y Australia, los últimos de 1992. El mismo año participó con Alfa Romeo en el campeonato italiano de Velocidad Turismo, ganándolo brillantemente. Siempre con Alfa, confirmó sus dotes en 1993, adjudicándose el equivalente alemán de ese tipo de competición, aunque de valor internacional seguramente superior: el prestigioso y peleado DTM.

En 1994 prosiguió su actividad de probador en Ferrari y sustituyó, en un par de carreras, al accidentado Alesi. La primera vez fue en Aida, en el GP japonés del Pacífico, donde Nicola, luego de marcar el séptimo tiempo en prueba, fue involucrado en un múltiple accidente poco después de la largada y tuvo que abandonar.

EN SAN MARINO 1994 LLEGO SEGUNDO CON FERRARI

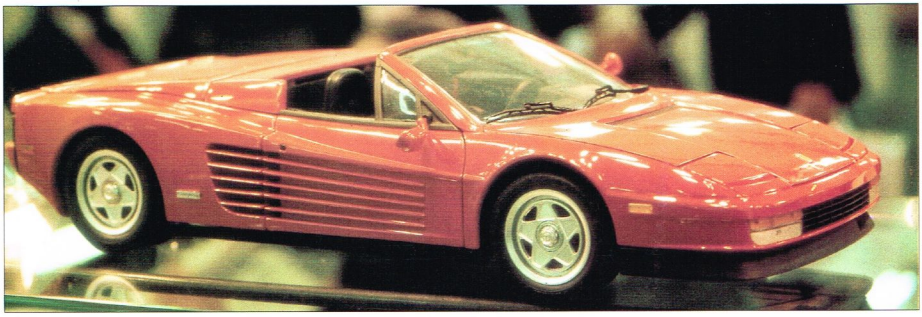
Le fue mucho mejor en la carrera siguiente, el GP de San Marino, en el que largó desde la tercera fila, habiendo marcado el sexto tiempo en las pruebas de clasificación. Logró el segundo lugar, superado tan sólo por el campeón del mundo, Michael Schumacher. Con ese resultado Larini obtuvo sus primeros puntos mundialistas, que le valieron el 14º lugar en el campeonato.

LA CARRERA DE NICOLA LARINI

Nicola Larini (Camaiore, Lucca, 19 de marzo de 1964) es un piloto que demostró siempre una clase indudable, y que cuando estuvo al volante de autos competitivos, consiguió puntualmente resultados brillantes. Las joyas de su trayectoria son el título italiano de Fórmula 3 de 1986 (con un Dallara del Team Coloni), el campeonato italiano de Velocidad Turismo, además del alemán, el famoso DTM, en 1992 y en 1993, ambos al volante de un Alfa Romeo 75 de competición. En el Campeonato Mundial de Fórmula 1, entre 1987 y 1994, sumó apenas 43 participaciones, terminando la carrera 23 veces y retirándose en 20 ocasiones. Sus mejores resultados fueron un segundo puesto conquistado en Imola en el GP de San Marino de 1994 (con Ferrari), y tres séptimos lugares: dos en el GP de España y de Japón 1990 (con Ligier), y uno en el GP de EE.UU. de 1991 (con Módena-Lamborghini).

Testarossa 1984

Todas las reproducciones en escala que aparecieron en el mercado de la Granturismo del Cavallino, cuyo nombre recuerda la invencible sport de los años 50.



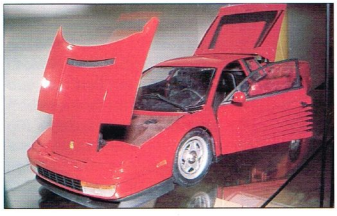
Caracterizados por la tapa de válvulas realizada en plástico de color rojo, los mejores modelos de la Testarossa 1984 y de sus derivadas provienen de Italia, de Alemania y de España.

Burago fue una de las primeras casas que se ocupó, en 1985, de la moderna Testarossa: primero, con una reproducción de juguete, en escala 1/43, propuesta en los colores rojo y negro, y luego con un óptimo modelo de colección en escala 1/18, seguido inmediatamente por otro también muy lindo, 24 veces más pequeño que el verdadero. Todos ellos tenían capot y puertas que se abren, con excelente reproducción de motor y habitáculo. En el modelo más grande se abría hasta el baúl. En 1987 apareció una Testarossa de color blanco con caja personalizada "División Miami": desde ese año los limpiaparabrisas fueron realizados en plástico negro.

EDICION ESPECIAL PARA LOS MUNDIALES DE FUTBOL

En 1990, fue lanzada una serie de Testarossa blancas en escalas 1/43, 1/24 y 1/18, con la decoración tricolor "Italia '90", inspiradas en los mundiales de fútbol que se desarrollaron en Italia. La confección incluía la calcomanía de la mascota del evento, bautizada "Ciao". También desde Italia llegaron los famosos modelos para armar de Pocher, en escala 1/9: requieren paciencia y habilidad, pero el resultado final es excelente. Se los consigue en colores rojo y negro, y en la versión spider blanca y roja.

La especial Testarossa versión cabriolet.



Un modelo de la Testarossa que se abre por completo.

ESTAN TAMBIEN LAS TESTAROSSA HIGH TECH

La alemana Herpa, especialista en las reproducciones en escala 1/87, realizó su primer modelo de la serie high tech en 1985, reproduciendo justamente la Testarossa: las dimensiones mínimas no le impidieron introducir un ingenioso sistema de suspensión y la abertura del capot del motor, por debajo del cual estaba el 12 cilindros con la tapa de válvulas de color rojo como en el vehículo original. La perfección del modelo llegaba hasta los espejos retrovisores, ausentes en los mucho más grandes modelos de Burago. Al modelo

PARA COLECCIONAR

Las Testarossa de mayor valor son las propuestas por BBR, entre las cuales figuran también las versiones de los preparadores Koenig y Straman. Están también las 512 TR y la F512M, obviamente. El precio de los modelos armados es de cerca de 210 dólares. Junto a los de BBR están los franceses AMR, de mayor valor aun. Merecen atención, entre los modelos de serie, las versiones Italia '90 de Burago (7, 20 o 35 dólares, según la escala) y las versiones promocionales de las pequeñas Herpa, entre ellas, la conmemorativa del Salón del Juguete de Nuremberg, en escala 1/87 blanca, de 1986, que hoy vale 40 dólares. Muy simpática es la versión navideña de 1994, en escala 1/43, con un lindo Papá Noel sobre el capot delantero y un precio de 45 dólares.

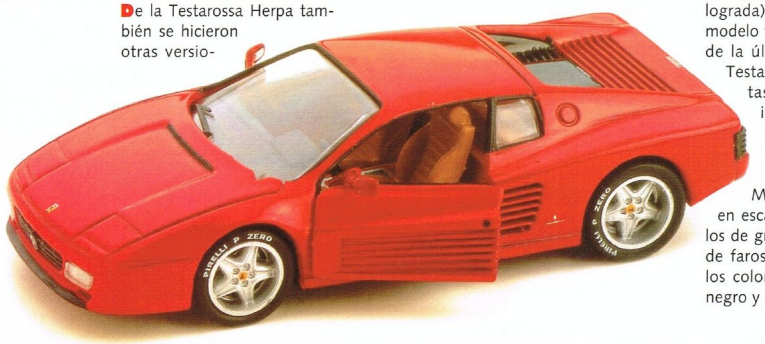
LOS PRECIOS

Los modelos de Burago son los más económicos: cuestan de un dólar y medio (escala 1/43) a 20 (escala 1/18), pasando por los seis y ocho dólares de los modelos en escala 1/24 (según la confección). Los kits en escala 1/24 y 1/18, cuestan, respectivamente, 8 y 20 dólares. El modelo en escala 1/18 se puede comprar también en una elegante confección con base de madera, por 27 dólares. Las Testarossa de Herpa cuestan 9 dólares en escala 1/87 y 40 en escala 1/43; los kits cuestan alrededor de 30 dólares, casi el mismo precio de los modelos Detail Cars y de la española Mira.

rojo le siguió, en 1989, la versión negra y, más tarde, apareció una Testarossa blanca en la serie "Private Collection", con terminaciones más cuidadas, montantes de los cristales y parabrisas pintados de negro a mano, faros y luz de giro correctamente decorados y elegante caja de presentación.

TESTAROSSA EN TODAS LAS ESCALAS: DE 1/87 A 1/43

De la Testarossa Herpa también se hicieron otras versiones promocionales, en escala 1/87, mientras que en 1992 debutó el modelo en escala 1/43 de plástico, realmente muy detallado, con cuatro aberturas y terminaciones de gran calidad. Luego aparecieron una versión para armar y las fantasiosas ediciones Spider y Targa, armadas y en kit. En 1994, llegó la 512 TR en escala 1/87, con las debidas actualizaciones estéticas, pero con el mismo, elevadísimo nivel de calidad: los colores propuestos eran el rojo y el amarillo.



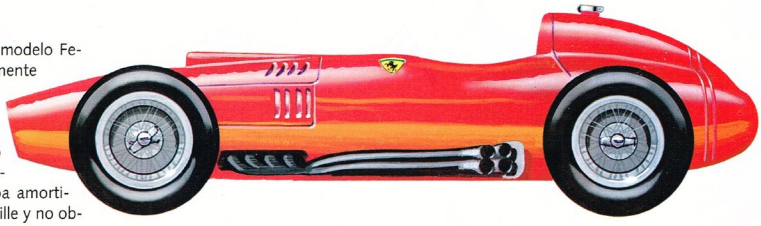
Arriba, una Testarossa en edición especial.

MUCHOS MODELOS DEDICADOS A LA 512 TR

En escala 1/43, en el campo de los modelos de serie, llegaron excelentes productos de Detail Cars, que presentó la 512 TR (coupé y Targa, pero sólo la primera está bien lograda) y la F512M, primer modelo fundido en matricería de la última heredera de la Testarossa. Sólo las puertas se abren, pero los interiores están ricamente pintados a mano. Por último, llegó la 512 TR de Mira, precioso modelo en escala 1/18, único entre los de gran serie que dispone de faros retráctiles. Tres son los colores disponibles: rojo, negro y amarillo.

1957 801: LA ANTI VANWALL

Fruto de la evolución del modelo Ferrari-Lancia D50, notablemente potenciada en el motor y aguzada en la línea, renunció a los vistosos tanques laterales y se acercó así a la línea de la Super Tiburón 555. La 801 llevaba amortiguadores a palanca Houdaille y no obtuvo ningún éxito en el Mundial, pese a los esfuerzos de los jóvenes Musso, Collins y Hawthorn, por la manifiesta superioridad mostrada por la Maserati de Fangio y el Vanwall de Moss.

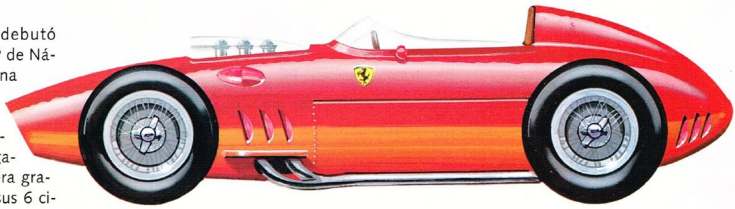


Motor: 8 cilindros en V a 90°, delantero, 80 x 62 mm, 2493,2 cm³, monoblock de aleación liviana, cuerpo de cilindros de fundición, compresión 11,5:1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 4 carburadores doble cuerpo verticales 40 PII
Potencia: 285 CV a 8800 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente De Dion
Tracción: trasera, cambio de cinco marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 648 kilos
Velocidad máxima: según las relaciones de caja

1957 DINO 156 F2: UNA FORMULA 1 EN ESCALA REDUCIDA

Monoplaza muy longeva, debutó con un tercer puesto en el GP de Nápoles de 1957 y salió de escena recién en 1960. Parecida a la 801 de Fórmula 1, salvo por la larga toma de aire sobre el capot, la Dino 156 F2 ganó en Reims su primera carrera gracias a la mayor potencia de sus 6 cilindros. En 1958 tomó la trompa de la 246 F1 y en 1960 adoptó las suspensiones independientes y otras novedades, entre ellas, el motor de la monoplaza 246.



Motor: 6 cilindros en V a 65°, delantero, 70 x 64,5 mm, 1489,35 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 10:1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia: 360 CV a 7800 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente De Dion
Tracción: trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 512 kilos
Velocidad máxima: 240 Km/h

1957 315 S: REINA DE GRAN FONDO

El doblete en las Mil Millas de 1957, con Taruffi y von Trips, y el quinto puesto en las 24 Horas de Le Mans (con tres carburadores Solex, en lugar de los seis Weber) figuran en los éxitos de esta sport, concebida para participar en las 12 Horas de Sebring. Derivada de la 290 S, pero equipada con un motor biárbol de 3,8 litros, fue obligada a emigrar hacia EE.UU., cuando la Federación Internacional limitó a tres litros la cilindrada de los autos sport.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 76 x 69,5 mm, 3783,4 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 6 carburadores Weber 42 DCN
Potencia: 360 CV a 7800 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente De Dion
Tracción: trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 880 kilos
Velocidad máxima: 290 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Stefan Johansson, con su Ferrari en el GP de San Marino 1985, persigue a Elio de Angelis, con Lotus.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

D50, historia
de la Ferrari-Lancia

308 Imsa, un sueño
jamás realizado

Mondial T,
un éxito transversal

Los modelos
con la marca oficial